１．大規模荷主

取組NO.	取組措置	取組措置の事例
1	環境に配慮している貨物輸送事業者（ISO14001の取得等）の選定	委託先選定基準表に基づき運送業者を選定している。その後、運送協力会社評価表に基づき、年2回評価を行っている。
		環境配慮項目であるISO１４００１・グリーン経営認証、モーダルシフト、低公害車導入、共同運行、梱包省資源化、循環物流、エコドライブ等を確認し、輸送時の幅広い対応が可能な業者を選定している。
		運送業者を選定する際には、ISO14001等を取得していることを選定基準の一つ（必須事項）としている。
		貨物輸送事業者へのヒアリングとホームページ上の環境対策項目を確認し選定している。確認項目はISOやグリーン認証の取得状況、環境教育の実施状況、モーダルシフトの対応状況、デジタルタコグラフの導入状況である。
		貨物輸送事業者の選定にあたっては、環境面はもちろん法令順守信頼性等を基に社内審査を経て決定している。
2	モーダルシフトの推進	山口県へは船便を、九州方面へはJRコンテナを利用しており、トラック便利用率が９１％（H18）から７７％（H22）に減少した。
		北海道、四国、九州方面へは鉄道コンテナを、沖縄へは海上コンテナを利用している。
		事業所から関西方面は全輸送行程の約８０％を鉄道輸送している。また、事業所から北海道へは海上輸送している。
		関東以外への輸送で、年間約１，７００回鉄道コンテナを利用している。
4	サードパーティロジスティクスの活用	運送部門を委託しており、物流の効率化を図っている。また、委託先業者主催でデジタルタコメーターのデータを使用したコンテストを実施したところ、運送事業者の燃費が平均８％向上した等の成果が得られている。
5（1）	商品の規格標準化の実施	製品を2段重ねで輸送できるよう、荷姿を変更し統一した。以前の積載方法より約2倍積めるようになり、積載率が上がり便数が減少した。
		製品ごとの最適な入数、ﾀﾞﾝﾎﾞｰﾙ箱ｻｲｽﾞ、ﾊﾟﾚｯﾄ積載数などをシステムで算出している。それにより積載効率がアップし、ほぼ100％の積載率で出荷している。
		輸送効率を考えた製品をデザイン・開発する事が、会社の基本方針であり徹底している。

		取扱説明書をA5版からCD-R版へ変更し、梱包箱のサイズを小型化した。これにより積載率が向上し、梱包箱による輸送スペースの無駄が2007年比で37%減少した。
		パレットへ効率よく積載するため、輸送用の箱を16種類に決めている。また、製品により自動的に箱の大きさを選定するシステムも使用している。
5(2)	梱包資材の省資源化・軽量化の実施	従来は木枠で四方を梱包していたが、現在は包装材でくるむ形で包装・保護をする方法に変更した。ダンボール・緩衝材の量は30%削減された。
		輸送箱のTPトレー化を行い、輸送時に使用する箱サイズを標準化した。またカゴテナー・パレットの利用を促進し積載率向上し、輸送にかかる便数が減少した。
5(3)	積み合わせ輸送での発注や混載便の利用	受注生産の為、以前は全てチャーター便であったが、営業部門と連携し、日時指定の受注を減らし日付指定とした。その結果、チャーター便は5年前500便/月であったが、現在では30便/月となり、その分混載便が増えた。
		納品依頼書をデータ化し、トラックの荷台が満載になるよう、複数製品を混載して輸送している。また、複数納入として、同方向の納品先には混載してトラックを運行している。 これらの取組により、全体の75%の車両で積載率が100%となっており、平均積載率は93%となっている。
		混載やまとめ納品を実施し、140便から65便に削減できた。また、他会社の製品についても、一度拠点に搬入し、同じ便で納品することも実施している。
		宅配便の集配は、コラボ便を利用している。コラボ便とは、さいたま新都心地区の事業者を決められた時間に巡回し、宅配便の荷物の集荷と配送を行う共同集配送システムである。
5(4)	貨物輸送事業者に対し輸送量に応じた適正車種での発注	製品ごとに車種別の最大積載個数の一覧があり、満載にするよう出荷を調整している。その結果、4t車3台分を10t車1台にすることができた。
		製品の種類・個数を入力すると、最適な車種・台数を自動選定する配車システムを導入し、輸送効率を向上させている。
		循環便は荷量に応じて定期的に便数、車種、ルート等見直しを行っている。これにより、2008年比で走行距離16%、CO2排出量13%、台数31%が減少した。
		大形製品や嵩の張る製品を効率よく配送するため、「新規4軸低床大型車両」等大型車を使用している。積載量は従来の20%増となった。

		出荷便を毎日運行していたが、荷を集約して週2回納品に変更した。これに伴い荷量に合わせて車種を調整し配車している。
5（5）	貨物輸送事業者の帰り荷の確保	地方から東京へ配達に来たトラックの帰り便を利用して製品輸送を依頼している。また、自社便で帰り荷として廃材の引き取りや関東近辺の納品先へ製品輸送を行っている。
		物流ｾﾝﾀｰと各県の営業所を往復する際に営業所から修理する計器を積載して輸送している。本社に部品を納入する際にﾀｲﾐﾝｸﾞが合えば帰り荷として製品を積んで出荷している。空便がないよう計画的に運行している。
		貨物輸送事業者に対し、物量や行き先など前々日に発注している。そのことにより、貨物輸送事業者は効率よく帰り荷を確保することができる。
6	共同輸配送の促進	東北、北陸エリアでは同業他社3社と共同輸配送を実施している。今後共同輸送地域を拡大していく予定である。
		同業他社との共同輸送を行っている。特に、北海道・九州方面は共同倉庫があり、そこで製品の保管・出荷をしている。
		納品代行システムを導入している。納品代行業者の大型倉庫に関東の10店舗の荷物を集結し、一括して値付け・検品し、各店舗に納品代行業者が効率よく配送している。
7（1）	貨物輸送事業者との委託契約書や仕様書にエコドライブを明示	契約書、又は仕様書にエコドライブ教育の要請とエコドライブ実施の要請が明記されている。
		「構内走行許可証」にも法令順守とエコドライブを依頼する文面を明示している。
		仕様書に条例の名称、エコドライブ、アイドリングストップ、低燃費車の使用、CNG車の使用、古い車を使用しないなどの文言が明示されている。
7（2）	貨物輸送事業者に対し、エコドライブ研修の実施を要請	運送会社の運転手、管理者それぞれに向けた研修会を開催している。その中でエコドライブ研修があり、自社でも普及するよう要請している。
		年1回のエコドライブ研修会の実施とともに、アイドリングストップ・燃費改善の活動を実施している。燃費向上や事故削減のため、計画書と報告書を半年に1回受け取っており、燃費が向上していると報告を受けている。
		安全運転講習を委託先も含めて年2回実施している。また、他部門も集めて会議を行う際はエコドライブや安全運転について取り上げている。
		エコドライブコンクールには配送を貨物輸送事業者のドライバー全員が参加している。コンクールによって、レベルが向上している。

8（1）	委託契約書や仕様書に低燃費車利用の促進を明示	覚書に低燃費車利用の促進を明記している。運送事業者では、毎年1台程度入れ替え予定とのことである。
8（2）	省エネルギー支援機器や用具を搭載した自動車の利用	運送会社の所有車は全車デジタルタコメーターを搭載している。順次オートマ車に置き換え、ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰに拘わらず平均的なエコドライブができるようにしている。
		自社便は全車デジタルタコメーターを搭載しており、運転日報で毎日燃費の管理を行っている。
		使用する車両は仕様書で定め、全車に保冷スタンバイユニットを搭載している。
9（1）	過度な多頻度少量輸送、ジャスト・イン・タイムサービスの見直し	複数支店の生産、物流、環境などの担当者が参加する会議を2ヶ月ごとに開催し、物流の見直しを検討している。配車計画の徹底やトラックの運行予定に合わせた積載量の調整等により無駄を削減した。運賃を約200万円削減した事例がある。
		得意先と調整して先行納入を認めてもらい、輸送便の変更を行い、トラックの便数を削減している。
		従来は1週間単位で在庫数を管理していたが、事業所近隣に倉庫を借り、1ヶ月単位での在庫数管理に変更した。その結果、商品によっては月4回あった納品が月1回で済むようになった。
9（2）	受注時間や配送時間のルール化による緊急配送の削減	2005年頃から特別輸送便の削減に取り組んでいる。今年度は特別輸送便を0件とする目標を設定している。特別輸送便の削減は品質の安定を示す指標ともなるため重視している。
		複数の部門から来た出荷指示書をまとめ、委託先の輸送業者が分配、調整し、出荷の手配をしている。以前はあった緊急配送が、現在はほとんどなくなっている。
		製品の納品は定期便を利用するようルール化している。緊急配送の際は工場長の承認が必要とし、何が原因で遅れたのか検討し、その原因の改善を図っている。
9（3）	道路混雑時の輸配送の見直し	あらかじめ混雑することが分かっている時期（ゴールデンウィーク・お盆など）や事故発生時には、インターネット等で情報確認して事前に検討し、出発時間の調整やコースの変更等をしている。また新規顧客や積載状況等の変化に合わせてコースを組み替える等、常にコースの見直し等を行っている。
		通勤時間帯に周辺道路が混雑する場合があるため、納品時間は通勤時間帯を避けた到着時間・ルートとなるよう設定している。

10	路上駐車防止のための荷捌き場や駐停車場所等の整備	荷捌き場含め敷地内に30台以上駐車が可能。荷捌き場はレーン分けされており、受付後レーン上の電光掲示板にトラックのナンバーが表示されるので、駐車場からレーンにトラックを移動させ荷物を積載している。
		順番にならないと荷が積めないため、ドライバーはドライバーズルームで待機している。室内のパソコンで自分の順番になったことを確認できるようにしている。
		構内には午前5時前は入れないため、駐停車場所を確保するとともに、ドライバー待機所を設置し、アイドリングストップを徹底している。
11	その他の必要な取組（注）	グループの環境分野の中長期方針に沿ってCO2削減に取り組んでいる。基準年度（2007年）からCO2を排出原単位で3%減らす目標を設定しており、現時点では目標を達成している。
		荷捌き中はエンジンを切り、キーを抜いて降車する事が義務付けられており、アイドリングストップを徹底している。
		輸送の際の注意事項や「エコドライブ10ヶ条」が記載された「安全のしおり」を運送業者へ配布している。
		温度管理の厳しい製品があり、空調機を作動させるためアイドリングストップができていなかったが、車両に外部電源を供給できるようにし、アイドリングストップを可能としている。

（注） 自動車から排出されるCO2を抑制するための取組に限る